Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/607

Der Bundesminister für Verkehr
StV 7 - 8026 Va/62 -

Bonn, den 7. August 1962

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Zweckmäßigere Stoßstangen zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Schmidt (Wuppertal), Bading, Margulies und Genossen — Drucksache IV/585 —**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Von einem negativen Echo der Fachkreise auf meine Stellungnahme zur Kleinen Anfrage Drucksache IV/218 ist mir nichts bekannt. Dagegen sind meine Ausführungen vom Verband der Automobilindustrie in Besprechungen als sachlich zutreffend bezeichnet worden.

   In der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind keine besonderen Bestimmungen über Stoßstangen der Kraftfahrzeuge enthalten. Es gelten die allgemeinen Vorschriften der §§ 30 und 32 Abs. 3 StVZO sinngemäß. Es wäre auch nicht zweckmäßig, bestimmte Werte für Stoßstangen vorzuschreiben, da das richtige Ausmaß zwischen starrer und elastischer Ausführung wie auch die zweckmäßige Höhe, die von der Bauart des Fahrzeugs wesentlich beeinflußt wird, dem Fahrzeughersteller überlassen bleiben muß.

2. Es ist richtig, daß ich bei der Beantwortung der Kleinen Anfrage — Drucksachen IV/218, IV/242 — im wesentlichen auf schwere Unfälle eingegangen bin. Das schien mir im Sinne der Anfrage zu liegen. Ich habe aber in bezug auf leichtere Unfälle auch darauf hingewiesen, daß der Verformbarkeit der Stoßstangen sehr enge Grenzen gesetzt sind. Hierdurch ist ihr Energieaufnahmevermögen gegenüber dem des vorderen bzw. rückwärtigen Teils des Fahrzeugs unbedeutend. Daß Stoßstangen unter Verwendung besseren Materials so gebaut werden können, daß sie gegenüber den bisherigen Ausführungen eine größere Wirksamkeit zeigen, ist bei manchen Fahrzeugtypen möglich. Jedoch kann auch eine elastisch und verformbar ausgebildete Stoßstange nur bei ganz geringen Geschwindigkeiten eine gewisse Schutzwirkung bieten; sie könnte überdies nur bei einer Polsterung mit Gummi oder anderen weichen Stoffen leichte Lack- und Blechschäden verhüten. Aber schon bei Geschwindigkeiten von 10 km/h

Druck: Buchdruckerei Peter Meier, Buisdorf/Siegburg
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, Bad Godesberg,
Postfach 821, Goethestraße 54, Telefon 6 35 51

und mehr ist die Wirkung elastischer Stoßstangen — ob gepolstert oder nicht — von untergeordneter Bedeutung, wie sich aus der Berechnung der kinetischen Energie ergibt: Bei einem Fahrzeuggewicht von 1 t und einer Geschwindigkeit von 10 km/h wirken beim Aufprall auf die Stoßstange bereits etwa 400 kg (= 8 Zentner).

3. Die praktischen Erfahrungen bei Unfällen im Straßenverkehr und eingehende Untersuchungen haben gezeigt,

   a) daß für Fußgänger von einer Stoßstange keine besondere Schutzwirkung erwartet werden kann, da der Fußgänger auch bei kleinen Geschwindigkeiten in der Regel zu Boden geschleudert wird und Verletzungen in erster Linie durch den Aufprall auf dem Pflaster und durch das Fahrzeug entstehen. In meiner früheren Antwort habe ich ausgeführt, daß die Kräfte, die bei einem Aufstoß zu erwarten sind, weder durch Verformbarkeit noch durch Elastizität der Stoßstange aufgefangen werden können. Ich habe dabei auch auf die Zusammenhänge, die sich aus der Forderung nach möglichst gleicher Anbringungshöhe ergeben, hingewiesen. Eine annähernd gleiche Höhe läßt sich nur dann anstreben, wenn der Abstand des Rahmens von der Fahrbahn und wenn die Reifengrößen einigermaßen übereinstimmen. Diese Verhältnisse sind in der von der Kraftfahrzeugindustrie angewendeten Norm DIN 74021 hinreichend berücksichtigt. Im übrigen sind in den internationalen Bemühungen, die auf diesem Gebiet vom Binnenverkehrsausschuß der ECE in Genf unternommen werden, noch keine weiteren Fortschritte zu verzeichnen. Der Berührungsschutz, den eine Stoßstange zur Vermeidung leichter Lack- und Blechschäden zu bieten vermag, kann sich — wie vorstehend ausgeführt — nur in sehr engen Grenzen auswirken;

   b) daß Stoßstangen an den Teilen der Karosserie befestigt werden müssen, die die größte Stoßbeanspruchung aufnehmen können. Der Verformbarkeit der Stoßstangen selbst sind auch unter Zwischenschaltung zusätzlicher Bauelemente enge Grenzen gesetzt;

   c) daß sich die Bagatellschäden auch bei geänderter Ausführung der Stoßstangen nicht fühlbar verringern würden. Eine Entlastung der Versicherungen von Routinearbeiten ist somit kaum zu erwarten und ein Autofahrer vor Verlusten infolge Sinkens der Rabattstaffel nicht zu bewahren;

   d) daß keine Anzeichen dafür vorliegen, daß Bagatellunfälle in Verbindung mit der Gefahr des Sinkens der Rabattstaffel zur Unfallflucht verleiten.

Seebohm